

**OPTIMALISASI DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH
TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI MV. ORIENTAL
SAMUDRA**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : ARDHANA FEBRIANTO RAMADHAN
NIT. 51145276. N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI MV. ORIENTAL SAMUDRA

Disusun Oleh :

ARDHANA FEBRIANTO RAMADHAN
NIT. 51145276 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 2019

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan


Dr.Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19670605 199808 1 001


POERNOMO DWIATMOJO, SH, MH

Pembina (IV/a)

NIP. 19721015 200212 1 001

Mengetahui,
Ketua Progam Studi Nautika


Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar

Pembina (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

"OPTIMALISASI DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TURUKAN DI MV. ORIENTAL SAMUDRA"

DISUSUN OLEH:

ARDHANA FEBRIANTO RAMADHAN
NIT. 51145276 N

Telah Diujikan Dan Disahkan Oleh Dewan Penguji


Serta Dinyatakan Lulus Dengan Nilai

Pada Tanggal,.....



Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG,


Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

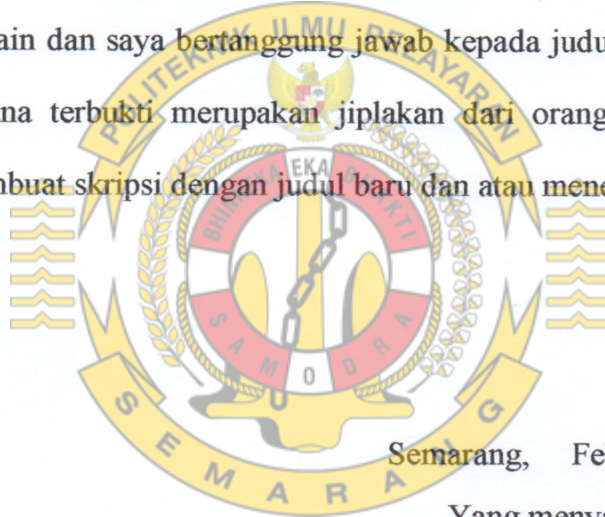
Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ARDHANA FEBRIANTO RAMADHAN

NIT : 51145276.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwas kripsi yang saya buat dengan judul, “OPTIMALISASI DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DI MV. ORIENTAL SAMUDRA” Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.



Semarang, Februari 2019

Yang menyatakan



ARDHANA FEBRIANTO RAMADHAN
NIT.51145276. N

MOTTO

1. **BISMILLAHIROHMANNIROHIM** dengan menyebut asma Allah yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang
2. **“Kasih ibu sepanjang masa, kasih anak sepanjang galah”...selalu ingatlah kepada orang tua yang telah memberikan kasih sayang yang tak terbatas. Hormati ibu karena ibu doa dari segala doa, sayang dari segala sayang, hidup dari segala hidup, sesungguhnya kita tanpa ibu bukanlah apa-apa**
3. **“Bagaikan ilmu padi semakin berisi semakin merunduk”...semakin tinggi ilmu seseorang hendaknya bersikap rendah hati.**
4. **Jangan selalu menengok ke atas, tengoklah ke bawah, dengan itu kita akan mensyukuri nikmat yang telah Allah berikan.**
5. **Kesuksesan tidak akan datang dengan sendirinya, berusaha dan bertawakallah.**
6. **Do the best, God the rest (Berusahalah semaksimal mungkin, Serahkan hasilnya pada Allah SWT)**

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada :

- Allah SWT yang telah memberikan kenikmatan serta anugerah yang tiada tara di dunia.
- Rosullullah S.A.W. yang telah menjadikan dunia ini dari zaman kelam ke zaman terang benderang.
- Kedua orang tuaku tercinta Bapak Rochmad Ipdadi, SE dan Ibu Nita Yuniarsih, S.Pd atas do'a, dukungan moril dan materiil, serta kasih sayang yang telah diberikan selama ini, dan adik Iveliannisa Agistya Hapsari yang telah memberikan dorongan dan semangat juga untuk menyelesaikan skripsi ini.
- Untuk seseorang yang jauh disana, karena dukungan dan doanya penulis bisa menyelesaikan skripsi ini.
- Seluruh staff pengajar dan seluruh jajaran Perwira Resimen, Instruktur dan civitas akademika PIP Semarang atas didikan, arahan dan bimbingannya
- Teman-teman asrama kelas Nautical Foxtrot dan teman semester 7 8 Nautical Delta....'' we are the best''.
- Taruna-Taruni PIP Semarang seangkatan, senior, junior yang memberi dukungan dalam penyusunan skripsi ini.
- Penghuni kontrakan markas biru yang selama ini menjadi teman suka dan duka. Jangan lupakan persahabatan kita, never die.
- Pembaca Budiman yang telah meluangkan waktu untuk membaca skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Optimalisasi Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV. Oriental Samudra”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan (S.Tr,Pel) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

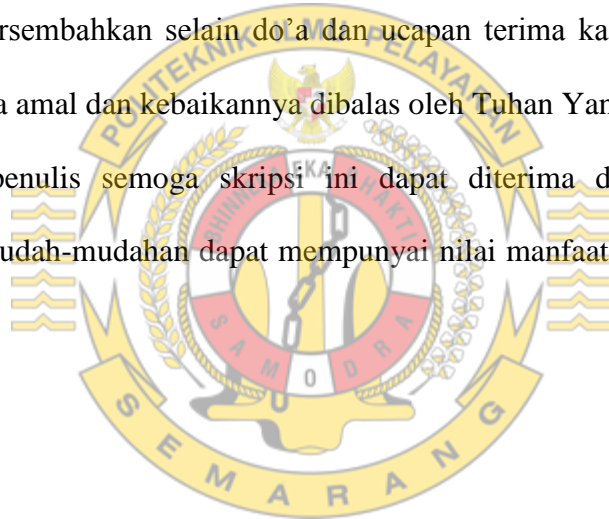
Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermamfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Yth Dr.Capt, Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang dengan sabar telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
2. Yth Poernomo Dwiatmojo, SH.MH, selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Yth Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar selaku Kepala Progam Studi Nautika yang telah memberikan arahan dalam membantu proses penyusunan skripsi ini dan semua Dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.

4. Yth Orang tua penulis, Bapak Rochmad Ipdadi, SE dan Ibu Nita Yuniarsih, S.Pd yang selalu memberi do'a, semangat, motivasi, dorongan moril dan materil.
5. Rekan-rekan taruna PIP Semarang seangkatan yang telah berjuang bersama-sama, khususnya kelas N VIII D.
6. Dan semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis tidak dapat membalas budi baik mereka semua dan tidak ada yang dapat penulis persembahkan selain do'a dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya, semoga amal dan kebbaikannya dibalas oleh Tuhan Yang Maha Esa.

Harapan penulis semoga skripsi ini dapat diterima dengan baik oleh pembaca serta mudah-mudahan dapat mempunyai nilai manfaat yang berarti bagi semuanya.



Semarang, Februari 2019

Penulis

Ardhana Febrianto Ramadhan
NIT. 51145276.N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	2
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
E. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Kajian Pustaka.....	8
1. Optimalisasi.....	6
2. Pengertian Dinas Jaga.....	6

3. Pencegahan.....	9
4. Bahaya Tubrukan.....	9
5. Pelaksanaan Tugas Jaga.....	14
6. MV. Oriental Samudra.....	22
B. Kerangka Berpikir.....	23
C. Definisi Operasional.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Metode Penelitian.....	26
B. Waktu dan Tempat Penelitian.....	28
C. Sumber Data.....	28
D. Metode Pengumpulan Data.....	29
E. Teknik Analisis Data.....	32
F. Prosedur Penelitian.....	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH	
A. Hasil Penelitian.....	35
B. Pembahasan Masalah.....	47
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan.....	74
B. Saran.....	74
DAFTAR PUSTAKA.....	xiv
LAMPIRAN.....	xv
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	xvi

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Hasil wawancara dengan Mualim III
- Lampiran 2 : Hasil wawancara dengan Mualim II
- Lampiran 3 : Gambar-gambar
- Lampiran 4 : *Ship's Particular*
- Lampiran 5 : *IMO Crew List*



ABSTRAKSI

Ardhana Febrianto Ramadhan. 2019. 51145276.N. Optimalisasi Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV. Oriental Samudra
 Pembimbing : (I) Dr.Capt, Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar
 (II) Poernomo Dwiatmojo, SH.MH

Mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal pada saat berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan untuk menghindari bahaya-bahaya tubrukan. Perumusan masalah yang diambil penulis dalam skripsi ini adalah pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV. Oriental Samudra optimalisasi penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan dan upaya yang dilakukan dalam kondisi darurat dinas jaga.

Dengan metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif, pelaksanaan dinas jaga dapat digambarkan secara jelas dan nyata karena data diperoleh dari *interview* secara langsung serta ditunjang metode kepustakaan yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai gambaran yang lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan.

Hasil yang didapat penulis selama melakukan penelitian adalah pelaksanaan dinas jaga di kapal yang belum terlaksana dengan benar karena Mualim I tidak disiplin dalam melaksanakan tugas jaga, kurangnya rasa percaya diri sebagai mualim *fresh graduate* pada saat melaksanakan tugas jaga di anjungan serta penggunaan alat-alat navigasi yang belum optimal. Pembahasan terhadap hasil penelitian adalah optimalisasi tugas jaga harus benar-benar diaplikasikan sesuai dengan *STCW 1978 as amended in 2010*, Mualim juga harus berpedoman pada *Collision Regulation 1972* dalam menghadapi situasi yang memungkinkan adanya bahaya tubrukan. Penggunaan alat-alat navigasi sebagai pendeteksi adanya bahaya tubrukan harus dapat menghasilkan hasil yang maksimal untuk pencegahan bahaya tubrukan dan untuk menghindari keadaan darurat dinas jaga.

Dalam hal ini disimpulkan bahwa pembagian tugas jaga di atas kapal MV. Oriental Samudra telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional tetapi dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan karena Mualim I sebagai tidak bertanggung jawab saat melaksanakan tugas jaganya, rasa kurang percaya diri Mualim III sebagai *fresh graduate* serta penggunaan alat-alat navigasi yang kurang optimal oleh para mualim menyebabkan hasil yang didapat tidak maksimal. Adapun saran penulis adalah seorang Mualim *senior* harus memberi contoh kepada mualim lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga sesuai jadwal dan harus dilaksanakan secara disiplin serta Nahkoda maupun Mualim harus memiliki ketrampilan dalam mengoperasikan peralatan navigasi.

Kata kunci: Bahaya tubrukan, Optimalisasi dinas jaga, Navigasi

ABSTRACT

Ardhana Febrianto Ramadhan. 2019. 51145276.N. The Optimization of Guard Duty to Prevent Collisions' Dangers Occuron MV. Oriental Samudra.
Supervisors : (I) Dr. Capt. MashudiRofik, M.Sc., M.Mar. (2) PoernomoDwiatmojo, S.H., M.H.

Deck officer on guard duty has a crucial role in managing the ship movement to prevent any undesirable things and collisions' dangers happen. The problems stated in this research are about the implementation of guard duty to prevent collisions' dangers occur on MV. OrientalSamudra, the optimization use of the navigation equipment to prevent collisions, and the efforts made by the guard duty officer in an emergency situation.

By using qualitative method which conduce the descriptive data, the implementation of guard duty can be conceived clearly and in real because the data is obtained from the direct interview and supported by literature methods which give clearer description about the conveyed information.

The result obtained in this research is that the implementation of guard duty in MV. Oriental Samudra is not executed properly because the first deck officer is not discipline while carrying out the guard duty, his lack of confidence as a fresh graduate deck officer while doing the guard duty on deck, and the use of navigation equipment which is not optimal. The discussion of the research finding is that the optimization of guard duty should be completely applied conformable with STCW 1978 as amended in 2010. The deck officer also must be guided by Collision Regulation 1972 when facing a situation that allows a collision's danger to occur. The use of navigation equipment as the collisions' dangers detector has to bring out maximum results to prevent any collisions' dangers and guard duty emergency situations.

It is concluded that the guard duty distribution on MV. Samudra Ocean is in accordance with the regulations set out internationally, however in practice there is deviation because of the first deck officer's lack of responsibility while doing his guard duty, also his lack of confidence as the fresh graduate deck officer, and the use of navigation equipment which is not optimal by the deck officers made the result not optimal. As for the suggestion is that the senior deck officers should give good examples toward the other deck officers by doing the guard duty based on the schedule and the guard duty should be carried out in the discipline manners as well as the captain and deck officers must have skills in operating the navigation equipment.

Key words: Collisions' danger, optimization of guard duty, navigation

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam pelaksanaan dinas jaga laut pada saat kapal sedang berlayar diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam membawa kapal serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan. Maka mualim jaga sebagai pengganti Nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan patuh terhadap *Collision Regulation 1972* dan *Regulation II/1 dari STCW 1978 as amended in 2010*.

Sebagai mualim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik dan pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Adapun dalam pelaksanaan dinas jaga yang efisien, mualim harus yakin bahwa semua peringatan dini secara visual yang berlangsung pada situasi yang ada, termasuk kehadiran kapal-kapal dan tanda-tanda dari daratan pengamatan yang terus menerus dan baringan dari kapal-kapal yang mendekati serta pengamatan radar dan *echo sounder* secara berkala.

Penulis menyadari bahwa mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal saat kapal berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan khususnya adanya bahaya tubrukan, dimana pada akhir-akhir ini sering kita dengar mengenai kasus-kasus yang terjadi di dunia maritim terutama mengenai tubrukan kapal. Seperti yang penulis alami bahwa kapal penulis hampir tubrukan dengan kapal lain pada saat berlayar dari Makassar menuju Jakarta pada tanggal 22 Maret 2017 pada jam jaga mualim II, diakibatkan kurangnya komunikasi antar crew kapal dan kapal didepan. Dalam hal ini penulis merasa tergugah untuk mengadakan penelitian mengenai pelaksanaan dinas dengan judul “OPTIMALISASI DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI MV. ORIENTAL SAMUDRA”.

B. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga diatas, tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. ORIENTAL SAMUDRA dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, maka penulis memberikan rumusan masalah agar mempermudah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut.

Ada beberapa masalah pokok yang akan dibahas oleh penulis dalam skripsi ini. Masalah-masalah pokok tersebut antara lain:

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV. Oriental Samudra?

2. Bagaimana penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan?
3. Bagaimana upaya untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan dalam keadaan darurat dinas jaga?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis antara lain :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga guna mencegah bahaya tubrukan di MV. Oriental Samudra.
2. Untuk mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi guna mencegah bahaya tubrukan di MV. Oriental Samudra.
3. Untuk mengetahui upaya mencegah terjadinya bahaya tubrukan dalam keadaan darurat dinas jaga di MV. Oriental Samudra.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap beberapa manfaat yang ingin dicapai, antara lain:

1. Secara Teoritis

Lebih memperdalam dan mengembangkan pengetahuan mengenai prosedur pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan aturan-aturan *Collision Regulation 1972* dan *Regulation II/1 dari STCW 1978 as amended in 2010*.

2. Secara Praktis

Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi pembaca mengenai pelaksanaan dinas jaga untuk menghindari bahaya tubrukan serta dapat diaplikasikan diatas kapal sesuai dengan keadaan yang ada sesuai paturan yang berlaku.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pembaca dalam memahami dan mengerti tentang penyajian skripsi ini, maka penulis menggunakan metode sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. OPTIMALISASI

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.⁵

2. DINAS JAGA

Setiap kapal yang berlayar di lautan, ataupun semua perairan yang berhubungan dengan laut dan bisa untuk dilayari harus selalu mematuhi aturan-aturan internasional, dan aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat. Termasuk dalam hal penerapan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi seluruh awak kapal. Agar nantinya dapat tercapai suasana kerja yang kondusif selama pelaksanaan dinas jaga.

Dalam Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3 mengenai tujuan diselenggarakannya pelayaran sebagai salah satu moda transportasi yaitu :

⁵ Winardi, *Pengantar Manajemen Penjualan* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1999) hal 11

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. Membina jiwa kebaharian;
- c. Menjunjung kedaulatan Negara;
- d. Menciptakan daya saing dengan menembangkan industry angkutan nasional;
- e. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan nasional;
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Dinas Jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.⁶

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

- a. Dinas harian

⁶ Branch, *Internasional Business Trade Terms And Abbreviations* (London: Dictionary Of Shipping, 1995) hal 68

Dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan pada hari Minggu dan hari besar libur, tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas Administrasi dan perawatan/operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

b. Dinas Jaga

Dilakukan di luar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut jaga pelabuhan dan jaga radio.

Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situsai yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar.

Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :

- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya.
- b. Melaksanakan /menaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (nasional/internasional).
- c. Melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan maupun nahkoda (tertulis lisan) Standing Order/Bridge Order.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional.

Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik .

3. PENCEGAHAN

Adalah proses, cara, tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan yang identic dengan perilaku.⁷

Pencegahan secara korektif yaitu pencegahan yang dilakukan oleh individu atau perorangan untuk memecahkan suatu polemik atau permasalahan yang terjadi, dalam hal ini menyangkut masalah perampokan. Pencegahan secara preservative yaitu pencegahan yang bersifat hanya mempertahankan dan mengkondusifkan kembali permasalahan yang sudah diusahakan untuk kembali ke keadaan semula sebelum permasalahan itu muncul.

4. BAHAYA TUBRUKAN

Dalam Bab XIII pasal 244 ayat 1 Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu, bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.

Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan kapal dengan kapal, kapal dengan dermaga, ataupun

⁷ Nur Nasry, "Pencegahan Penyakit", diakses dari <https://karyatulisilmiah.com/makalah-pengertian-pencegahan-penyakit/> pada tanggal 4 Februari 2019 pukul 10.33

kapal dengan benda terapung lainnya yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.⁸

Penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat di atas kapal yaitu:

- a. Kesalahan manusia
- b. Kesalahan peralatan
- c. Kesalahan prosedur
- d. Pelanggaran terhadap peraturan
- e. Eksternal action
- f. Kehendak Tuhan Yang Maha Esa

Langkah-langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal adalah :

- a. Pendataan

Yaitu mendata kerusakan-kerusakan yang terjadi, keadaan stabilitas kapal, keadaan muatan, tingkat membahayakan kapal-kapal di sekitarnya/dermaga didekatnya, keadaan lingkungan dan lain-lain, sehingga kita dapat menentukan sejauh manakah keadaan darurat itu akan membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.

- b. Menetapkan/mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.

⁸ Agus Hadi Purwantomo, *Emergency Prosedur & SAR* (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang , 2018) hal 4

Melaksanakan tata cara kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan *Ship-board Emergency Contingency Plan* yang ada diatas kapal.

Dalam Chapter VIII *STCW 1978 as amended in 2010* section A-VIII /

1, kemampuan untuk bertugas :

- a. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- b. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- c. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat

Dalam *Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995* Section B-VIII /

1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan:

- a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
- b. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:
 - 1). Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau masuk akal tidak akan diterapkan di dalam section A-VIII/1 secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.

- 2). Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
 - 3). Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
- d. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.
- e. Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

Menurut *Collision Regulation 1972* Aturan 2 (a), mengenai pertanggung jawaban, tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, nahkoda atau awak kapalnya, atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhi aturan-aturan ini atau atas kelalaian terhadap setiap tindakan berjaga-jaga yang layak menurut kebiasaan pelaut atau oleh keadaan-keadaan khusus terhadap persoalan yang ada.

Berkaitan dengan hal yang telah disebutkan di atas maka, dalam melaksanakan tugas jaga haruslah dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab sebagaimana yang diatur dalam *Collision Regulation 1972* tidak ada suatu apapun yang dapat membebaskan pertanggung jawaban apabila terjadi hal yang tidak diinginkan. Sehubungan dengan hal itu pengaturan mengenai jam kerja, jam jaga serta jam istirahat haruslah benar-benar diperhatikan sesuai yang diatur dalam *STCW 1978 as amended in 1995* agar tidak timbul kelelahan terhadap petugas jaga.

5. PELAKSANAAN TUGAS JAGA

Menurut Undang-Undang R.I Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Dalam *Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995 Section A-VIII /2 Part 3-Watchkeeping at Sea :*

“The Master of Every ship bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master’s general direction, the officer of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding”.

Terjemahan bebas :

Nahkoda di atas kapal harus memastikan bahwa pengaturan tugas jaga cukup untuk melaksanakan tugas jaga navigasi secara aman. Di bawah petunjuk umum dari nahkoda, perwira jaga navigasi bertanggung jawab untuk bernavigasi dengan aman selama periode jaga mereka ketika berkaitan dengan pencegahan tubrukan dan kandas.

a. Pengamatan (*look out*)

Pengamatan harus selalau dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan 5 *Collision Regulation 1972* :

1. Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
 2. Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.
 3. Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang di dalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya.
- b. Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa di bebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan.
- c. Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat. Kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi pengemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal.
- b. Komposisi tugas jaga menjamin dilaksanakan pengamatan secara terus menerus dan cermat. Nahkoda perlu mempertimbangkan berbagai faktor dalam menyusun komposisi tugas jaga navigasi :

- 1) Jarak tampak, keadaan laut dan cuaca
- 2) Kepadatan lalu lintas dan kegiatan-kegiatan yang sedang dilakukan di perairan dimana kapal berlayar (latihan perang, pengerukan, pemasangan kabel laut, dll.)
- 3) Seberapa besar perhatian yang diperlukan jika berada di atau dekat dengan pemisah (Separation scheme)
- 4) Banyaknya pekerjaan yang harus dilakukan di anjungan berkaitan fungsi-fungsi kapal dan olah gerak yang mungkin dilakukan segera.
- 5) Kebugaran (*fitness*) masing-masing personil yang ikut tugas jaga.
- 6) Pengetahuan dan kepercayaan diri secara profesional dari para perwira jaga.
- 7) Pengalaman masing-masing perwira dan tingkat pengenalan terhadap setiap peralatan navigasi, prosedur yang ada serta kemampuan olah gerak kapal.
- 8) Kegiatan yang dilakukan di kapal pada setiap saat, termasuk kesibukan komunikasi radio dan kemudahn mendapatkan bantuan tenaga untuk segera datang ke anjungan bila diperlukan.
- 9) Status operasional dari alat-alat di anjungan termasuk alat control, dan alarm.
- 10) Karakteristik olah gerak kapal, termasuk karakteristik baling-baling dan kemudi

11) Ukuran kapal dan besarnya sudut pandang dari tempat pengamatan.

12) Pengamatan anjungan, yang mungkin mempengaruhi kemampuan deteksi seorang pengamat terhadap perkembangan situasi yang terjadi.

13) Setiap standart atau ketentuan atau prosedur serta petunjuk berkaitan dengan pelaksanaan jaga yang telah ditetapkan oleh IMO.

c. Pengaturan tugas jaga di laut

1) Menentukan komposisi petugas jaga termasuk bawahan yang ikut serta beberapa faktor yang harus menjadi pertimbangan :

- a) Anjungan tidak boleh ditinggalkan dalam keadaan kosong.
- b) Penggunaan dan kondisi operasional navigasi.
- c) Apakah dilengkapi dengan kemudi otomatis.
- d) Keadaan khusus yang mungkin terjadi, sehubungan dengan operasi kapal yang tidak sebagaimana biasanya.

2) Tugas jaga di laut

Pertukaran jaga dilakukan dengan menyerahtherimakan jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya, perwira jaga baru akan dibangun setengah jam sebelumnya. Setelah berada di anjungan harus melihat haluan kapal, lampu suar, perintah nahkoda, membiasakan diri dengan situasi yang ada. Muallim yang diganti menyerahkan jaganya dengan memberikan

informasi yang diperlukan seperti posisi terakhir, cuaca, kapal lain dan hal-hal lain yang dianggap perlu. Sebagai catatan, mualim jaga setelah selesai jaganya diwajibkan meronda kapal terutama pada malam hari, misalnya pemeriksaan peranginan palka, kran-kran air, cerobong asap, lashing muatan dan lain-lain.

f. Serah terima tugas jaga di laut.

Hal-hal yang diperhatikan pada saat serah terima jaga adalah :

- 1) Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu karena sakit.
- 2) Perwira pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap atau mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
- 3) Semua petugas jaga pengganti telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum tidak diperkenankan mengambil alih tugas jaga.
- 4) Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui :
 - a) perintah-perintah umum dan khusus dari Nahkoda, berkaitan dengan navigasi kapal.
 - b) posisi, haluan, kecepatan dan draft kapal.
 - c) prosedur menggunakan mesin induk, jika system yang digunakan adalah bridge control untuk olah gerak navigasi meliputi antara lain:

- i.) peralatan navigasi dan alat-alat keselamatan yang sedang digunakan dan akan digunakan selama tugas jaga.
- ii.) kesalahan kompas *gyro* dan kompas magnet.
- iii.) gerakan kapal-kapal lain yang ada di sekitar.
- iv.) bahaya-bahaya atau gangguan-gangguan yang dapat terjadi selama tugas jaga.
- v.) kemungkinan terjadinya efek kemiringan kapal, trim, berat jenis air, dan squat sehubungan dengan under keel clearance
- vi.) apabila telah tiba waktu serah terima jaga tetapi sedang menghindari bahaya atau sedang berolah gerak (merubah haluan, merubah kecepatan) harus diselesaikan terlebih dahulu sampai bahaya telah lewat dan olah gerak telah selesai.

g. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi.

1) Kewajiban perwira-perwira jaga navigasi :


- a) Tidak boleh meninggalkan anjungan sebelum diganti.
- b) Terus melaksanakan tanggung jawab walaupun Nahkoda ada di anjungan kecuali secara tegas Nahkoda mengambil alih.
- c) Jika ragu-ragu terhadap apa yang dilakukan, segera memberitahu Nahkoda.

- d) Selalu memeriksa haluan, posisi dan kecepatan dengan menggunakan setiap peralatan yang sesuai.
- e) Mengetahui sepenuhnya letak semua alat-alat navigasi dan pengoperasiannya serta keterbatasan alat-alat tersebut.
- f) Menggunakan peralatan navigasi seefektif mungkin.
- g) Tidak boleh diberi tugas lain yang mengganggu keselamatan navigasi.
- h) Jika menggunakan radar harus mengingat ketentuan-ketentuan *Collision Regulation 1972* sehubungan dengan penggunaan radar.
- i) Jika diperlukan tidak boleh ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin dan semboyan bunyi.
- j) Mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk lingkaran putar dan jarak henti, serta menyadari bahwa kapal-kapal lain mempunyai sifat-sifat yang berbeda-beda.
- k) Mencatat semua kegiatan yang berkaitan dengan navigasi, harus merasa yakin bahwa keadaan tetap aman dan pengamatan tetap dilaksanakan.
- l) Melakukan pengujian alat-alat sebelum terjadi sesuatu yang membahayakan dan sebelum sampai di tempat tujuan, juga sebelum kapal berangkat.
- m) Melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap kemudi otomatis atau kemudi tangan.

- n) Kesalahan kompas standart diperiksa paling sedikit sekali selama periode jaga dan setiap perubahan haluan cukup besar.
 - o) Membandingkan kompas standart dan kompas *gyro* secara berkala.
 - p) Kemudi otomatis selalu diuji secara manual paling sedikit sekali selama periode jaga.
 - q) Lampu navigasi dan lampu-lampu lain selalu berfungsi dengan baik.
 - r) Peralatan komunikasi selalu berfungsi dengan baik.
 - s) Peralatan kendali, indicator-indikator selalu berfungsi dengan baik.
- 2) Perwira Tugas Jaga Navigasi harus selalu mematuhi *SOLAS* 1974 :
- a) Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan dalam saat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.
 - b) Pada waktu menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedangkan bantuan tidak dapat segera datang ke anjungan.
- 3) Perwira tugas jaga navigasi harus segera memberitahu Nahkoda apabila:
- a) Terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.
 - b) Ada kapal lain yang pergerakannya memerlukan perhatian khusus.
 - c) Sulit mempertahankan haluan yang benar.
 - d) Tidak melihat benda darat atau bui atau terjadi kelalaian hasil pengukuran kedalaman air (*sounding*).

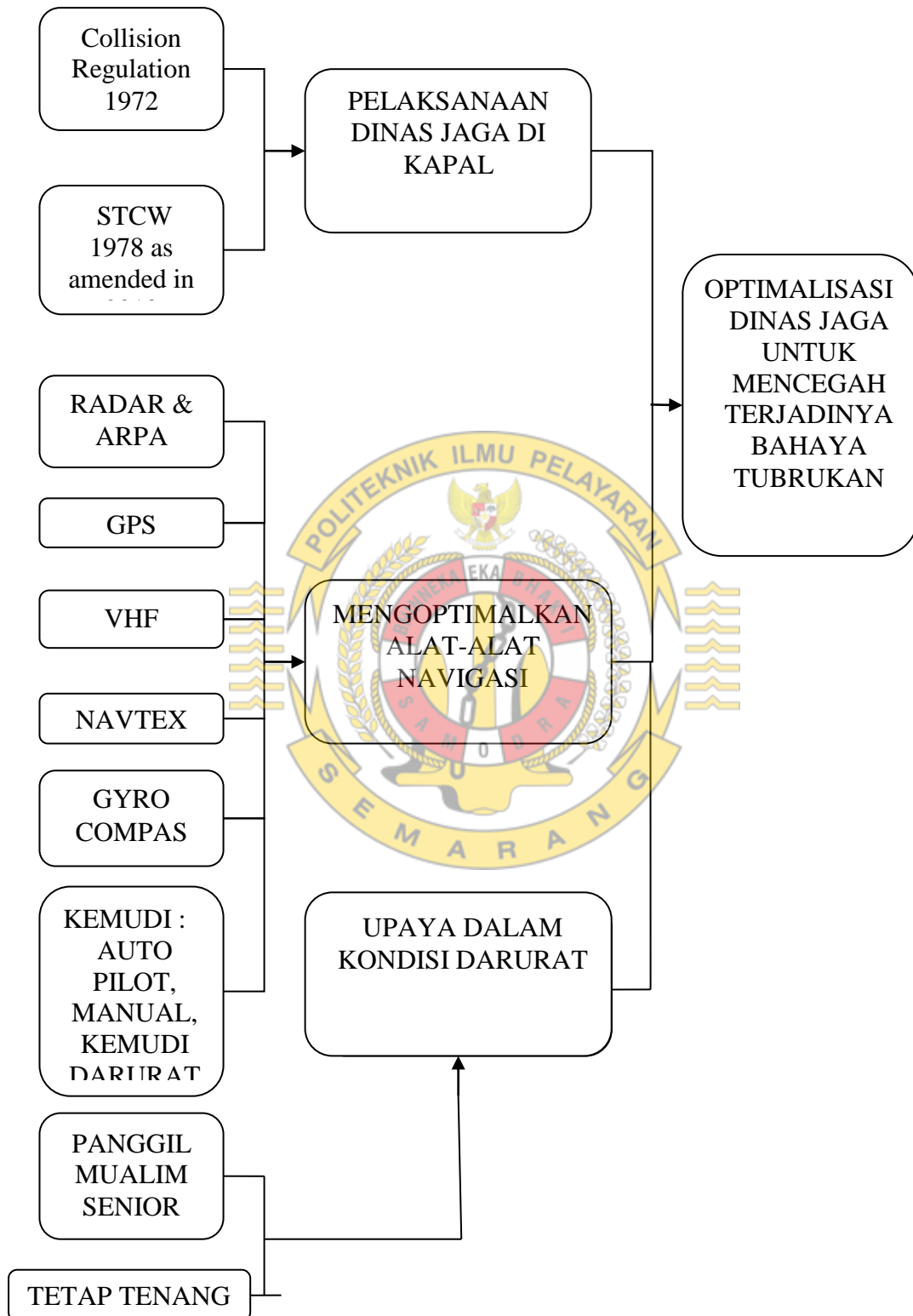
- e) Terjadi kerusakan mesin, telegraf, mesin kemudi, peralatan penting lainnya untuk navigasi, system alarm bahaya dan indicator-indikator.
- f) Peralatan komunikasi tidak berfungsi.
- g) Cuaca buruk yang mengakibatkan kemungkinan suatu kerusakan akan terjadi.
- h) Menemui bahaya navigasi misalnya gunung es atau kerangka kapal.
- i) Menghadapi setiap keadaan darurat.

6. MV. ORIENTAL SAMUDRA



Name of Ship	KM. ORIENTAL SAMUDRA
Call Sign	PMRR
Port of Registry	JAKARTA
No IMO & No MMSI	9563964 & 6250154720
Owner Ship	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
L.O.A	127,7 METER
L.B.P	119,8 METER
D.W.T	8700 TON
G.R.T	6040 TON
N.R.T	3528 TON

B. KERANGKA BERFIKIR



Gambar 1 : Kerangka pikir penelitian

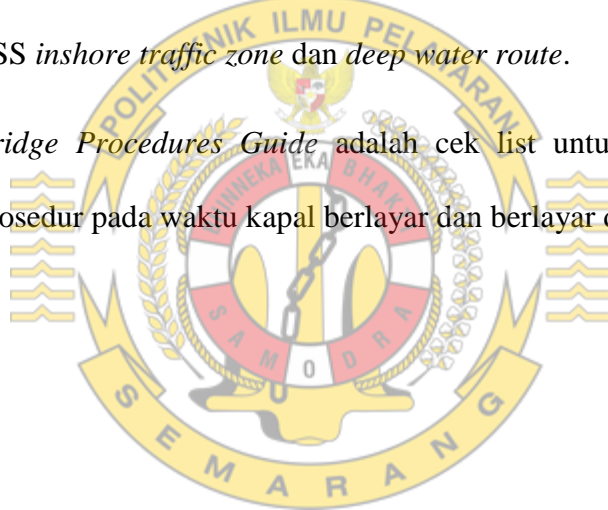
Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan maksimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan maksimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan navigasi di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

Penggunaan peralatan navigasi secara berkala sangatlah diperlukan untuk menentukan adanya bahaya tubrukan secara dini, ketersediaan peralatan navigasi di atas kapal disesuaikan dengan perkembangan teknologi dimana alat tersebut diharapkan mampu mencegah adanya bahaya tubrukan.

C. DEFINISI OPERASIONAL

1. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
2. *Standing order* adalah perintah wajib yang harus dilaksanakan setiap perwira yang akan melaksanakan dinas jaga yang berasal dari Nahkoda maupun kebijakan perusahaan.

3. Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
4. Mualim jaga adalah pengganti nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal.
5. *Routing System* adalah *system route* yang bertujuan untuk mengurangi bahaya kecelakaan/pelanggaran, seperti misalnya di TSS *inshore traffic zone* dan *deep water route*.
6. *Bridge Procedures Guide* adalah cek list untuk macam-macam prosedur pada waktu kapal berlayar dan berlayar dengan pandu.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah, maka penulis menarik kesimpulan :

1. Pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV. Oriental Samudra adalah dengan melakukan pengamatan keliling dan memperhatikan kecepatan aman kapal yang telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional, dan sebagai seorang pelaut *professional* akan lebih dihargai apabila kita dapat melaksanakan tugas dengan disiplin agar tercipta keadaan yang kondusif.
2. Penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV. Oriental Samudra adalah harus digunakan semaksimal mungkin yaitu salah satunya dengan menggunakan radar untuk pengamatan target yang dianggap mempunyai potensi berbahaya terhadap keselamatan dan alat-alat navigasi lain yang berguna untuk mencegah terjadinya tubrukan serta cek secara berkala kondisi alat-alat navigasi tersebut agar siap sedia digunakan dalam kondisi darurat dinas jaga.
3. Upaya untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan dalam keadaan darurat dinas jaga adalah dengan berpedoman pada sijil keadaan darurat serta infokan ke kapten segera dan kendali dalam bernavigasi segera diambil alih oleh kapten.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat diajukan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya seorang Mualim *senior*/Nakhoda harus memberi contoh kepada mualim lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga agar terjadi suasana kerja yang kondusif. Jadwal dinas jaga yang telah dibuat harus dilaksanakan secara disiplin agar petugas jaga tidak kehilangan haknya untuk beristirahat. Untuk melayarkan kapal secara aman Mualim/Nakhoda harus memahami dan mematuhi peraturan-peraturan baik secara nasional (Undang-Undang) maupun internasional (*Collision Regulation 1972 & STCW 1978 as amended in 2010*) yang berlaku untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.
2. Sebaiknya perwira jaga dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan harus dapat mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mendeteksi sedini mungkin adanya bahaya tubrukan serta mengambil keputusan yang tepat. Kecakapan dalam mengoperasikan peralatan tersebut diperlukan agar dalam pelayaran dapat tercipta keselamatan dalam pelayaran.
3. Sebaiknya perusahaan harus memiliki SMS(*Safety Management System*) dan diimplementasikan diatas kapal. Pelaksanaan SMS harus dilaporkan ke perusahaan. Agar komunikasi antara awak kapal dan perusahaan bisa terjalin dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Referensi buku :

Branch, 1995, *Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms And Abbrevations*. London.

Moleong,J Lexy, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Muhadjir,Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta: Rake Sarasin.

Nazir,Moh, 2009, *Metode Penelitian* Bogor: Galia Indonesia

Penyusun,Tim, 2007 *Penerbit Buku Maritim* Semarang: PT Gramedia

Purwantomo,Agus Hadi, 2018, *Emergency Prosedur & SAR*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Sugiyono, 2011, *Metode Penelitian Pendidikan “pendekatan kualitatif, kuantitatif dan R&D”* Bandung: Alfabeta

Sarwono,Jonathan, 2006, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Yogyakarta : Graha Ilmu.

Winardi, 1999, *Pengantar Manajemen Penjualan*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti

Referensi Internet :

<https://karyatulisilmiah.com/makalah-pengertian-pencegahan-penyakit/>

pada tanggal 4 Februari 2019

<https://lukeyahyasipetualang.wordpress.com/2017/07/26/apa-itu-navtex/>

pada tanggal 4 Februari 2019

LEMBAR WAWANCARA

Nara Sumber : Fritzsa Pradita.
 Jabatan : Mualim III
 Tanggal : 10 Januari 20017

1. Apa yang anda rasakan pada saat naik kapal sebagai seorang perwira fresh graduate ?

Jawab :

- Yang saya rasakan pada saat pertama kali melaksanakan tugas jaga di anjungan adalah rasa tidak percaya diri karena umumnya setiap mualim baru atau fresh graduate akan didampingi oleh Nahkoda dalam melaksanakan tugas jaga.

2. Mengapa rasa seperti itu dapat timbul, padahal anda kan sudah melaksanakan praktek laut dan juga telah menjalani pendidikan di akademi maritim ?

Jawab :

- Memang benar bahwa kita telah menjalani proses pendidikan di akademim maritim, tapi hal tersebut lebih banyak menyangkut mengenai teori saja. Sedangkan implementasi dari teori tersebut kita melaksanakan praktek laut selama 1 tahun lebih di atas kapal. Rasanyapun juga berbeda karena selama menjadi cadet kita tidak mempunyai tanggung jawab, sedangkan sebagai seorang perwira tanggung jawab yang besar berada di pundak kita. Mungkin dengan selalu belajar dari pengalaman kita akan dapat menjadi perwira yang handal.

3. Bagaimana menurut anda mengenai pembagian jam jaga untuk para mualim di MV. Oriental Samudra ?

Jawab :

- Pembagian jam jaga di MV. Hanjin New Orleans sebetulnya sudah benar karena telah mengacu kepada *STCW 1978*, tetapi dalam aplikasinya kita ketahui bahwa salah seorang Mualim datang di anjungan pada saat jam

jaganya tidak sesuai dengan ketentuan. Kadang dia datang tepat pada saat jam jaganya, terutama pada saat persiapan palka untuk pemuatan, dia kadang tidak melaksanakan tugas jaga di anjungan pada waktu sore hari. Dan pada saat saya menggantikan dia untuk makan malam bisa mencapai satu jam berada di *mess room*.

4. Apakah hal tersebut sudah mendapat ijin dari Nahkoda untuk tidak melaksanakan tugas jaga ?

Jawab :

- Tentu saja Nahkoda mengetahui dan memberi ijin kepada Mualim I karena hal ini sangat berberkaitan dengan muatan, tetapi saya merasa kurang setuju karena sebagai seorang pelaut senior yang professional seharusnya dapat mengatur waktu sehingga tidak akan merugikan pihak lain.

5. Jadi apakah anda merasa puas terhadap pola kerja yang berjalan di atas kapal ini?

Jawab :

- Sebenarnya saya merasa kurang puas dengan pola kerja disini, tetapi saya kembali menyadari bahwa saya adalah seorang perwira *fresh graduate* yang masih perlu banyak belajar. Mungkin dengan belajar dari pengalaman akan menjadikan kita sebagai perwira yang handal, dan kita juga tidak akan meniru hal-hal yang tidak benar tersebut.

LEMBAR WAWANCARA

Nara Sumber : Matheus Yosafat
Jabatan : Mualim II
Tanggal : 18 Februari 2017

1. Bagaimana pembagian tugas jaga di MV. Oriental Samudra ini ?

Jawab :

- Pembagian tugas jaga di kapal ini sudah benar, tetapi dalam pelaksanaannya tidak sesuai karena Mualim I kadang tidak melaksanakan tugas jaga di sore hari pada saat persiapan ruang muat dengan alasan kerja *crew deck* harus diawasi agar tercapainya hasil yang bagus.

2. Sebagai Mualim yang berpengalaman pernahkah anda merasa tidak percaya diri pada saat melaksanakan tugas jaga di anjungan ?

Jawab :

- Tentu saja pernah dan mungkin hal itu juga dirasakan hampir semua mualim. Pada saat saya naik kapal pertama sebagai mualim yang *fresh graduate* rasa itu muncul, tetapi dengan mempelajari dan memahami aturan-aturan internasional untuk mencegah bahaya tubrukan serta belajar dari pengalaman-pengalaman lambat laun rasa percaya diri akan muncul dengan sendirinya.

3. Apa tindakan yang diambil apabila kita ragu dalam mengambil sebuah keputusan sehubungan dengan mencegah terjadinya bahaya tubrukan ?

Jawab :

- Tindakan yang harus dilakukan apabila ragu dalam mengambil sebuah keputusan adalah memanggil Nahkoda. Hal itu sangat dibenarkan karena tercantum dalam peraturan internasional dan juga dalam company policy, dimana setiap mualim yang merasa ragu dalam pengambilan keputusan harus memanggil Nahkoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal. Nahkoda juga selalu menuliskan dalam *Standing Order* “*please call master if you are in doubt*”

4. Bagaimana menurut anda mengenai peralatan navigasi yang berada di MV. Oriental Samudra ?

Jawab :

- Di kapal-kapal milik PT.SPIL semua peralatan navigasi telah menggunakan system yang modern sehingga memudahkan mualim dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Tetapi dengan canggihnya system tersebut harus ditunjang dengan ketrampilan dalam mengoperasikan peralatan untuk dapat memperoleh hasil yang maksimal sehingga dapat mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

5. Apakah dengan adanya peralatan navigasi yang modern dapat menjamin dari terhindarnya bahaya tubrukan ?

Jawab :

- Bahaya tubrukan dapat terjadi setiap saat, maka dari itu setiap mualim harus dapat memaksimalkan penggunaan peralatan navigasi untuk mendeteksi adanya bahaya tubrukan sedini mungkin. Misalnya dengan pengamatan dengan radar, radar dapat diatur skala jarak tangk dapat mendeteksi target yang dalam radius jauh. Akan tetapi pengamatan secara visual mutlak dilakukan untuk memastikan adanya bahaya navigasi yang benar-benar nyata.





Gambar : Kapal MV. Oriental Samudra



Gambar 2 : Juru mudi sedang melaksanakan tugas jaga saat kapal masuk alur



Gambar 3 : Dalam situasi alur pelayaran ramai membutuhkan pengamatan keliling yang baik



Gambar 4 : Mualim yang tidak memplot posisi target dan gambar target yang telah diplot



Gambar 5 : GPS dan Mualim yang mengeplot posisi di peta berdasarkan GPS



Gambar 6 : VHF dan Mualim yang sedang mengobrol dengan kapal lain menggunakan VHF



Gambar 7 : NAVTEX dalam posisi mati



Gambar 8 : NAVTEX dalam posisi hidup



Gambar 9 : Gyro repeater yang berada di wing bridge yang harus disinkronkan dengan master gyro



Gambar 10 : Kemudi di anjungan dan *emergency steering* yang harus dicek kondisinya agar dapat digunakan dalam keadaan darurat.

SHIP'S PARTICULAR		
1	Name of Ship	KM. ORIENTAL SAMUDRA
2	Call Sign	PMRR
3	Port of Registry	JAKARTA
4	No IMO & No MMSI	9563964 & 625015472
5	Owner Ship	PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
6	L.O.A	127,7 METER
7	L.B.P	119,8 METER
8	D.W.T	8700 TON
9	G.R.T	6040 TON
10	N.R.T	3528 TON
11	Beam of Ship	18 METER
12	Moulded Deepth	8,2 METER
13	Light Draft	4 METER
14	Loaded Draft	6,2 METER
15	Hight Ship	32 METER
16	Light Load Displacement	2807,20 TON
17	Reference Cargo Tonnage	8925 TON
18	Operation Zone	A1 + A2
19	Ship Builder	WENLING YONGLI SHIPYARD CO.LTD
20	Main Engine	1 UNIT MERK : ZICHAI – YANMAR TYPE : DIESEL ENGINE MODEL : 8 N 330 – EW NO.SERI : 20148077 DAYA : 3310 KW / 4500 HP /62
21	Auxalary Engine	3 UNIT MERK : CUMMINS TYPE : NTA 855 – D (M) DAYA : 250 KW / 1500 RPM
22	Generator Voltage	400 V AMPERE : 425 AMP DAYA : 250 KW
23	Harbour Generator	1 UNIT TYPE : TL – 135 DAYA : 75 KW / 1500 RPM VOLTAGE : 400 V AMPERE : 135 AMP
24	Anchorage	2 PIECE WEIGHT : 3780 KG PORT CHAIN : 7 SACKLE STABOARD CHAIN : 8 SACKLE

KM. Oriental
Samudra

Capt. SLAMET MUHARDJO
MASTER

IMO CREWLST

MV. ORIENTAL SAMUDRA

Perusahaan Pelayaran Nusantara
PT. SALAM PACIFIC INDONESIA LINES
 Kantor Pusat : Jl. Karet No. 104 - SURABAYA
 Telp. : (031) 3533989 (Hunting). Fax. : (031)3532793
 E-mail : salamps@spil.co.id

DAFTAR AWAK KAPAL (CREW LIST)

NAMA KAPAL : MV. ORIENTAL SAMUDRA / PMRR
 BENDERA : INDONESIA
 REGISTER : JAKARTA
 DARI : JAKARTA

G.R.T / N.R.T : 6.040 / 3.528 T
 L.O.A : 127,73 M
 PEMILIK : PT. SPIL
 TUJUAN KE : JAKARTA

NO	NAMA AWAK KAPAL	J A B A T A N	I J A Z A H	NO. I J A Z A H	NO. PENGUKUHAN	BUKU PELAUT	MASA BERLAKU
01	SLAMET MUHARDJO	NAKHODA	ANT. II	6200425169 N 20215	6200425169NB0215	A.061896	09-08-2017
02	POERWONO	MUALIM I	ANT. II	6200072127 N 20114	6200072127 N2 0114	D. 028249	17-12-2017
03	MATHEUS YOSAFAT A	MUALIM II	ANT. III	6200155271 N 30305	6200155271NC0305	X.061556	28-07-2017
04	FRITSA PRADITA W.W.	MUALIM III	ANT. III	6201476564N30316	6201476564NC0316	B. 066989	23-05-2018
05	SUBEKHI	KKM	ATT. I	6200035027T1021	6200035027TA0215	A.041796	
06	FAUZI ARIF	MASINIS II	ATT. II	6200406205T2031	6200406205TB0316	W.060662	15-12-2017
07	SLAMET PRAYITNO	MASINIS III	ATT. III	6201643034SC016	6201643034S30316	A.002793	26-12-2019
08	ANGGA RIDHO P.	MASINIS IV	ATT. III	6202001366T30316	6202001366TC0316	B.066974	21-05-2018
09	IMAM GOZALI	MARCONIST	SRE. II	1102/SRE. II/III/2016	----	Y.087771	13-11-2018
10	SIMAN	BOSUN	ANT. D	6200409778 N 60306	----	X. 056109	05-07-2017
11	SALMAN	JURU MUDI 1	ANT. D	6201302528340617	----	C.020331	11-11-2018
12	HERY SUHARSONO	JURU MUDI 2	ANT. D	6201005437N60303	----	A.010063	14-01-2019
13	NATANIEL LAMBAIHANG	JURU MUDI 3	ANT. D	6201408290340217	----	B.017617	10-12-2017
14	HARIONO	MANDOR	ATT. D	6201502842T60711	----	X.008789	31-01-2020
15	ARIF RIYANTO	OILER 1	ATT. D	6201590054T60711	----	Y.022219	15-02-2018
16	PRASETYO NUGROHO	OILER 2	ATT. D	6201656089T60712	----	A.048150	13-06-2017
17	RUDI MAWANTO	OILER 3	ATT. D	6200598245T60712	----	E.077107	02-05-2019
18	FATTAH NAVIAWAN	ELECTRICIAN	ATT. D	6202002240350716	----	C.006615	30-09-2018
19	MULYADI	K O K I	ANT. D	620073313N60501	----	X.055930	28-06-2017
20	ARDHANA FBRIANTO R.	KADET DEK	B. S. T	6211553133010515	----	E.057395	04-04-2019
21	DANIEL SETIAWAN N	KADET DEK	B. S. T	6211585365010516	----	E.137629	27-12-2019
22	AHMAD YOGA D.	KADET MESIN	B. S. T	6211553133010515	----	E.076430	28-03-2019

Catatan:

Jumlah awak kapal termasuk Nakhoda 22 orang

BANJARMASIN, 02 JUNI 2017
 KM. ORIENTAL SAMUDRA

(SLAMET MUHARDJO)
 NAKHODA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ardhana Febrianto Ramadhan
2. NIT : 51145276.N
3. Tempat/tanggal lahir : Rembang, 18 Februari 1995
4. Alamat : Perum Pepabri Blok A7 no.10 Ds.
Sumberjo, Kec. Rembang, Kab. Rembang,
Jawatengah (59216)
5. Agama : Islam
6. Nama Orang tua
 - Ayah : Rochmad Ipdadi, SE (Karyawan PDAM)
 - Ibu : Nita Yuniarsih, S.Pd (PNS Guru)
7. Riwayat Pendidikan
 - TK : TK AISYIYAH 2001-2002
 - SD : SDN 03 Kutoharjo Rembang 2002 – 2007
 - SMP : SMPN 1 Rembang 2007 – 2010
 - SMA : SMAN 2 Rembang 2010 - 2013
 - Sekolah Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2014
8. Pengalaman Berlayar : MV. Oriental Samudra, PT SPIL